Transport Canada Transports Canada

TP13595
(10/2003)

Marine Safety

PORT STATE CONTROL

2002 Annual Report

Canada

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport 2003.

Permission is granted by the Department of Transport, Canada, to copy and/or reproduce the contents of this publication in whole or in part provided that full acknowledgment is given to the Department of Transport, Canada, and that the material be accurately reproduced. While use of this material has been authorized, the Department of Transport, Canada, shall not be responsible for the manner in which the information is presented, nor for any interpretations thereof.

ISBN 0-662-67703-X

Catalogue N° T34-23/2002

TP13595

(10/2003)

Printed in Canada

Previous Editions:

This report is published annually (since 1992).

Acknowledgements:

Cover Photo: J. d'Entremont, Ship to Shore Photography, Halifax, N.S.

Please direct comments and questions about this publication to:

Transport Canada
Marine Safety, Ships and Operations Standards (AMSE)
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa ON K1A 0N8

Telephone.....613-991-3131

Fax 613-993-8196

e-mail.....dayrh@tc.gc.ca

Marine Safety

PORT STATE CONTROL

2002 Annual Report

Foreword 2

Port State Control in Canada 3

Canadian Initiatives in 2002 3

MOU News and Initiatives 5

International Initiatives 6

Statistical Data on Port State Control – 2002 7

Summary 20

104-05696/

Foreword

I am pleased to present Transport Canada's Annual Report on Port State Control for the year 2002. This has been a very busy year internationally, as well as within Canada. The year was marked by the development and the entry into force of new requirements relevant to port State control activities.

At the international level, the year was impacted by the entry into force of new instruments such as the STCW 95 Convention on training and certification of seafarers and the second phase of the ISM Code which respectively entered into force on February 1st and July 1st 2002, providing new tools to the marine industry, which assist in improving the focus on the human element aboard ships.

In Canada, our Minister of Transport, the Honorable David Collenette, announced in the spring that Canada will host the Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo MOUs on port State control in September 2004. The conference will be a follow up to the First Joint Ministerial Conference, which was held in Vancouver in 1998 under the theme of *"Tightening the Net" Inter-Regional Action to Eliminate Sub-Standard Shipping*. The conference will provide the opportunity to review actions taken by the two MOUs and will further decide on additional steps to be taken by them to continue working towards the elimination of sub-standard ships.

In May, Transport Canada hosted the 35th session of the Paris MOU Committee in Halifax. The Paris MOU was established in 1982 and celebrated its 20th anniversary in 2002. During the session, the Committee agreed on important changes to the text of the Memorandum, including future banning procedures for ships with bad inspection records and the addition of the International Labour Organization's Protocol to ILO 147, among others.

The end of 2002 was marred by the sinking of the tanker PRESTIGE which created an environmental disaster on the coast of Spain after the vessel, carrying around 77 000 tonnes of oil, broke in two and sank off the Spanish coast. This disaster demonstrates, once more, the importance of the port State control regime and the need to perform inspections on foreign vessels calling in our ports. To ensure that foreign tankers calling in Canadian ports meet international standards, Transport Canada's Marine Safety Executive reconfirmed, in July 2002, a decision taken in the early 1990's to inspect every foreign tanker on its first visit to Canada and to inspect them at least once a year thereafter.

The year 2002 ended with the International Maritime Organization's Diplomatic Conference on Marine Security, which approved the new International Ship & Port Facility Security Code that will enter into force in July 2004. The ISPS Code will have an impact on our port State control activities and Transport Canada will monitor international developments to ensure everything is in place for July 2004.

Transport Canada's commitment to the protection of life, property and the marine environment remains top priority. Through our participation within the Paris and Tokyo MOUs on port State control, our work with the United State Coast Guard and the implementation of our national programmes, we will continue to work towards the elimination of sub-standard shipping to ensure that vessels visiting our ports are safe and environmentally friendly.

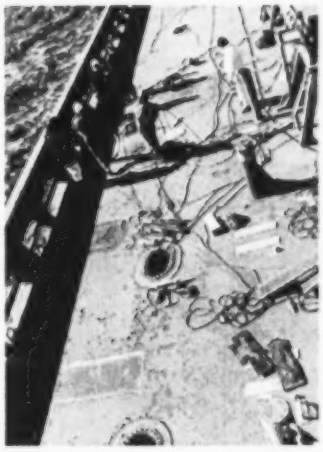
Gerard McDonald, Director General

Port State Control in Canada

Port State Control (PSC) is a ship inspection program whereby foreign vessels entering a sovereign state's waters are boarded and inspected to ensure compliance with major international maritime conventions. These include the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) and the International Labor Organization Convention No. 147 (ILO 147).

PSC programmes are of a regional nature; that is, several countries sharing common waters are grouped together under a Memorandum of Understanding (MOU) to ensure that vessels trading in their area conform to international standards. There are two MOUs to which Canada is signatory: the Paris MOU comprising 19 countries (18 European and Canada) and the Tokyo MOU comprising 18 Asia/Pacific countries.

Canada became an associate member to the Paris MOU in April 1988 and was accepted as a full member in May 1994, the first non-European member to be so accepted. Canada was one of the driving forces in the creation of the Tokyo MOU and has been a member since its inception in December 1993.



Port State Control Inspections often lead to major repairs prior to the vessel being allowed to sail from Canadian ports.

The Safety and Security group within Transport Canada is responsible for all PSC activities within Canada and foreign ship inspections are carried out at all major ports by ship inspectors of the Marine Safety Branch.

Canadian Initiatives in 2002

Being surrounded by three oceans and having a coastline of over 200 000 km, Canada relies heavily on the shipping industry. Transport Canada has continued, in 2002, to collaborate with many other countries to maintain the highest level of safety for life, properties and the marine environment. Transport Canada Marine Safety (TCMS) has completed a number of projects over the past year to enhance its port State control programme and to improve procedures in place.

The Marine Safety Directorate conducted a national port State control training session during the year. Experienced Port State Control Officers (PSCOs) give this course, which aims to continue striving for harmonization in the regions and accordingly, achieve national harmonization.

During the last year, Transport Canada has maintained its focus on bulk carrier safety via the Canadian Bulk Carrier Inspection Programme. The programme was established in 1992, in response

to international concerns about the increasing number of bulk carrier losses with a high number of fatalities. Since 1992 and in addition to the regular port state control inspection, Transport Canada performed, under its bulk inspection programme, structural inspections of bulk carriers to ensure compliance with international conventions. In 2002, thirty percent (30%) of inspections carried out in Canada were conducted on bulk carriers. The year 2002 has marked the 10th anniversary of the Canadian Bulk Inspection Programme and results of such an initiative have shown an important improvement in the quality of bulk carriers calling in our ports since the beginning of the programme.

Structural inspection on board bulk carriers has continued to be the focus of Transport Canada Inspectors during port State control inspections in 2002.

The International Maritime Organization (IMO) Maritime Safety Committee (MSC) agreed, during its 76th session in December 2002, to a number of recommendations to improve bulk carrier safety. Among the recommendations, the MSC instructed the Flag State Implementation (FSI) Sub-Committee to develop an MSC circular, recommending that port States and the various PSC Memoranda of Understanding established world-wide, develop specialized training for Port State Control Officers in bulk carrier design and operation, thus pinpointing the vulnerable areas within the ship's structure, particularly in older vessels. Canada fully supports such an initiative, which will result in improving the safety of bulk carriers.

In addition to the Bulk Carrier Inspection Programme, Transport Canada's inspectors have targeted foreign tankers calling at Canadian ports. In July 2002, the Marine Safety Executive (MSE) agreed on the need to further harmonize its national procedures related to inspection of foreign tankers. MSE confirmed Transport Canada's commitment to inspect all foreign tankers during their initial visit and on an annual basis thereafter. The Foreign Tanker Inspection Programme was established in the early 1990's, in response to the *Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability Report* also known as the *"Brander Smith Report"*. The sinking of the tanker PRESTIGE off the coast of Spain, in November 2002, demonstrates the importance of monitoring such vessels on a regular basis.

Foreign tankers calling in Canadian ports are inspected on their first visit and at least once a year thereafter.

In the spring and summer of 2002, Transport Canada had resumed its seasonal campaign on board foreign cruise ships calling in Canada. During these inspections, a team of Transport Canada inspectors performed operational control onboard targeted vessels, focusing on the human element onboard these passenger ships. During

these inspections, crewmembers had to demonstrate their ability to perform exercises in simulated emergency situations, such as fire, abandoning ship and damage control. In performing such control, Transport Canada inspectors are preparing for a Concentrated Inspection Campaign on passenger vessels, which will be held within the Paris MOU between May 1 and July 31, 2003.

Crewmembers on board passenger ships had to demonstrate their ability to perform emergency drills during port State control inspection.

MOU News and initiatives

This year, as always, Canada maintained an active role within the Paris and Tokyo Memoranda, which are formed by 19 and 18 members, respectively. Canada hosted the 35th session of the Paris MOU Committee, in Halifax, in May 2002. The meeting was extremely productive and the Committee approved major amendments to the Memorandum. Among these changes, the Committee adopted banning procedures for sub-standard ships flying the flag of countries appearing on the Paris MOU Black List. Furthermore, the Committee agreed on a trial period where port State control officers will record the name of charterers for vessels carrying liquid and solid bulk cargoes. Canada agreed to collect the information during the trial period, which was held from October 1 to December 31, 2002.

The Committee also agreed on changes regarding action to be taken with regard to vessels not complying with the requirements to carry a voyage data recorder, and further agreed to inspect ships in relation to ILO requirements regarding working and rest hours. In addition, the MOU welcomed Latvia as its new cooperative member during the meeting in Halifax.

After six years as a member of the Paris MOU Advisory Board (MAB), Canada was replaced by Poland as one of the non European Union members. The MAB meets intersessionally and advises the Committee, the Technical Evaluation Group (TEG) and the MOU Secretariat.

Mr. Marc Gregoire, Associate Assistant Deputy Minister for Safety and Security, Transport Canada officially opened the 35th session of the Paris MOU Committee.

In addition, Transport Canada Marine Safety participated in other Paris MOU meetings such as the Technical Evaluation Group, the Port State

Control Officer Seminars, as well as the specialized training provided by the MOU.

Transport Canada Marine Safety also participated in the Tokyo MOU Committee meeting, which was held in Manila, Philippines. During the eleventh session of the Committee, members agreed to establish a targeting factor system. Such a scheme will assist Port State Control Officers in targeting vessels for inspection and would be established on a trial basis in early 2003. In addition, the Tokyo MOU Committee agreed on the publication of PSC Inspection on its Internet web site and considered a new format for its MOU manual presented by Canada. The Committee further agreed on a proposal to hold a Concentrated Inspection Campaign on Bulk Carriers in the fall of 2003. Canada agreed to co-ordinate the CIC and to report to the Committee in 2004. Finally, the Committee welcomed the Authority of Chile as its eighteenth member. Chile has become the first South American country to join the Tokyo MOU.

During 2002, Transport Canada also participated in Expert Missions and Surveyor Seminars. The PSCO Exchange Programme saw Canadian inspectors being stationed in Japan, Hong Kong PSCO being stationed in Canada and Chilean PSCO being stationed in Canada. Canada is also a member of three of the intersessional working groups of the Committee.

In 2002, Transport Canada participated in two Inspection Campaigns held within the MOUs. Following the entry into force of the new International Convention on Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995, the Paris MOU held an Inspection Campaign on STCW 95 in early 2002. During the campaign, several seafarers were found non-compliant with the new requirements of the convention, showing that several States were not ready for the February 1, 2002 deadline and that there was a need for improvement with regards to issuance of appropriate documents by flag State administrations.

The second campaign, the CIC on the International Safety Management (ISM) Code, was held in parallel by the two memoranda between July 1 and September 30, 2002. Once again, the campaign demonstrated that, despite the fact that most vessels carried the required certificates, in many cases the Safety Management System (SMS) was basically nonexistent onboard. Once more the campaign demonstrated that there was room for improvement.

For more information on the Paris and Tokyo MOUs, please visit the following websites:

- Paris: www.parismou.org
- Tokyo: www.tokyo-mou.org

International Initiatives

In the spring of 2002, the Canadian Minister of Transport, David Collenette announced that Canada will host the Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo MOU on Port State Control. The second conference, which will be held in Vancouver on September 21 and 22, 2004, will be a follow up to the first Ministerial conference, which was hosted by Canada in 1998.

The Ministers will review the actions taken by the MOUs in response to the 1998 Ministerial declaration *"Tightening the Net" Inter-Regional Action to Eliminate Sub-Standard Shipping* and will discuss and identify additional actions to be taken to combat sub-standard ships.

Transport Canada has continued its cooperation with its neighbours from the south. During 2002, representatives from Marine Safety and the United States Coast Guard (USCG) met on several occasions to discuss port State control activities. The two countries will continue to work closely and exchange expertise related to port State control activities.

In 2002, Transport Canada also assisted several MOUs on port State control by providing experienced Port State Control Officers to assist in the training sessions in Australia (Tokyo MOU), Eritrea and India (Indian Ocean MOU). Transport Canada further participated, as an observer, at the Caribbean MOU Committee meeting.

These international initiatives demonstrate Transport Canada's commitment to assist in the development of a new port State control regime which will lead, once more, to tightening the net on sub-standard shipping and, in turn, lead to safer ships and cleaner seas.

Statistical Data on Port State Control – 2002

STATISTICAL DATA ON
PORT STATE CONTROL – 2002

INSPECTIONS

Canadian port State control inspections are conducted under the auspices of the *Canada Shipping Act* and Paris/Tokyo Memoranda of Understanding on port State control, to determine foreign vessel compliance with international conventions. During the past five years the number of inspections has fluctuated, reaching its highest in the year 2001, when 1197 inspections were performed. These inspection numbers correspond to the number of vessels calling at Canadian ports. As a result of our improved targeting and our special programs (namely Bulk Carrier and Tanker inspection) Canada appears to have seen a decrease in the number of substandard ships trading in Canadian ports.

In 2002, the number of ships with deficiencies was forty-five percent (45%) of total inspections, which is a reduction of seven percent (7%) in comparison with the 2001 figure. Of those vessels with deficiencies, four percent (4%) of total inspections were detained. Compared with detentions from 2001, the percentage was higher with a detention rate of eight percent (8%).

TABLE 1: Comparison of ships inspected, ships with deficiencies and ships detained in Canada over the past five years

Year	2002	2001	2000	1999	1998
Inspections	1159	1197	1070	1076	1191
with Deficiencies	525	634	583	563	587
Detained	49	92	103	125	142

TABLE 2: Ships inspected by Flag in Canada over the last five years

Country	2002	2001	2000	1999	1998
Algeria	0	0	4	2	4
Antigua and Barbuda	17	16	15	11	12
Antilles Netherlands	3	1	4	4	5
Bahamas	102	102	77	87	102
Bahrain	0	0	0	0	1
Barbados	15	13	22	16	16
Belize	0	0	1	1	5
Bermuda	9	18	8	17	12
Bolivia	0	0	0	1	0
Brazil	4	0	2	2	2
Bulgaria	2	4	6	4	4
Cambodia	0	1	0	0	0
Cameroon, United Rep of	0	1	0	0	0
Cayman Islands	4	9	9	9	10
Chile	1	1	0	1	1
China, Peoples Rep.	5	2	9	3	14
Colombia	0	1	0	0	0
Croatia	5	4	3	12	7
Cuba	0	0	0	0	6
Cyprus	83	82	69	75	93
Denmark	7	11	16	10	17
Egypt	2	2	0	4	2
Estonia	0	0	0	1	2
Finland	2	1	2	2	1
France	9	7	5	3	4
Germany	14	11	13	13	8
Gibraltar	1	2	3	1	2
Greece	62	66	49	57	67

TABLE 2: (continued)

Country	2002	2001	2000	1999	1998
Honduras	0	0	0	0	1
Hong Kong	40	31	28	19	18
India	15	13	9	13	3
Indonesia	0	0	1	0	3
Iran	0	3	0	1	1
Israel	4	4	3	0	6
Italy	16	8	7	8	2
Japan	2	5	9	5	11
Korea, Rep. Of	10	19	8	9	7
Kuwait	0	0	0	1	0
Latvia	0	0	0	0	3
Liberia	133	142	113	145	149
Lithuania	4	4	10	3	5
Malaysia	5	3	6	5	9
Malta	64	74	64	65	66
Man, Isle of	7	3	4	1	4
Marshall Islands	48	38	15	17	21
Mauritius	1	1	0	0	2
Mexico	0	0	1	1	0
Morocco	0	1	0	1	0
Myanmar, Union of	3	2	2	4	3
Netherlands, The	31	21	27	29	26
Norway	76	71	69	72	80
Pakistan	0	0	0	1	0
Panama	194	235	198	178	189
Philippines	13	20	32	23	20
Poland	1	2	4	3	7
Portugal	4	2	0	0	3

TABLE 2: (continued)

Country	2002	2001	2000	1999	1998
Qatar	1	0	2	0	1
Russia	12	11	10	13	19
St. Vincent & Grenadines	4	13	18	15	19
Sao Tome & Principe	0	1	0	0	0
Saudi Arabia	1	3	2	0	2
Singapore	27	40	35	34	36
South Africa	0	0	3	1	0
Spain	2	1	1	0	0
Sri Lanka	0	0	1	0	0
Sweden	6	3	5	8	10
Switzerland	1	2	1	1	1
Taiwan	2	1	3	3	1
Thailand	0	5	4	7	3
Tonga	0	1	0	0	0
Turkey	8	9	7	11	17
Tuvalu	0	2	0	0	0
Ukraine	3	0	6	3	8
United Arab Emirates	0	0	0	0	1
United Kingdom	27	22	14	13	15
U.S.A.	35	15	17	22	12
Vanuatu	12	11	14	5	8
Venezula	0	0	0	0	2
Total	**1159**	**1197**	**1070**	**1076**	**1191**

The majority of ships inspected in 2002 were the same as in previous years, namely ships flagged by Panama, Liberia, Bahamas, Cyprus, Norway, Malta and Greece. These seven flag States represent sixty-one percent (61%) of total inspections conducted. As in the past, Panama had the most vessels inspected, with 194, which represents sixteen percent (16%) of total inspections. This year, there was a noticeable increase in the number of United States of America flagged vessels inspected in Canada.

TABLE 3: Inspections by TC Centres over the past five years

Office	2002	2001	2000	1999	1998
Atlantic Region					
St. John's	143	57	41	56	53
Lewisporte	1	1	3	3	5
Cornerbrook	0	1	4	4	9
Dartmouth	113	106	124	109	122
Sydney	3	8	12	9	11
Yarmouth	6	6	2	8	4
Charlottetown	4	6	8	12	17
Saint John, N.B.	152	104	53	48	149
Port Hawkesbury	107	134	74	66	68
Bathurst	23	29	18	37	17
Quebec Region					
Montreal	32	71	72	101	67
Baie Comeau	1	1	13	26	23
Rimouski	1	4	3	3	2
Gaspe	3	6	6	10	9
Quebec City	127	107	119	132	129
Sept Iles	4	6	8	2	4
Port Cartier	2	1	7	7	8
Ontario Region					
Toronto	3	0	7	8	19
Kingston	0	1	2	2	3
St. Catherines	1	3	10	15	25
Collingwood	0	0	0	0	2
Thunder Bay	18	24	45	46	38
Sarnia	19	7	11	9	11
Pacific Region					
Vancouver	360	477	410	347	187

TABLE 3: (continued)

Office	2002	2001	2000	1999	1998
Victoria	1	3	1	3	0
Prince Rupert	29	29	9	0	0
Prairie & Northern Region					
Western Arctic	1	1	5	4	1
Eastern Arctic	1	3	2	8	4
St. Lawrence Seaway					
Seaway	4	1	1	1	4
Total	**1159**	**1197**	**1070**	**1076**	**1191**

In 2002, the Atlantic region led the way, for the first time, performing 552 inspections, followed by the Pacific Region with 390, Quebec with 170, Ontario with 41, the St. Lawrence Seaway Authority with 4 and Prairie and Northern region with 2. The regions of Atlantic, Pacific and Quebec, combined, performed ninety-six percent (96%) of all inspections carried out in Canada for 2002.

TABLE 4: Ships detained by flag over the past five years

Flag State	2002	2001	2000	1999	1998
Algeria	0	0	3	0	2
Antigua and Barbuda	0	1	1	3	1
Antilles Netherlands	0	0	1	0	0
Bahamas	3	7	4	3	7
Barbados	0	0	1	0	0
Belize	0	0	0	0	3
Bermuda	0	3	0	0	1
Brazil	0	0	1	1	1
Bulgaria	0	1	1	1	0
Cayman Islands	0	3	2	0	0
Chile	0	1	0	0	0
China, People's Rep.	0	0	1	2	1

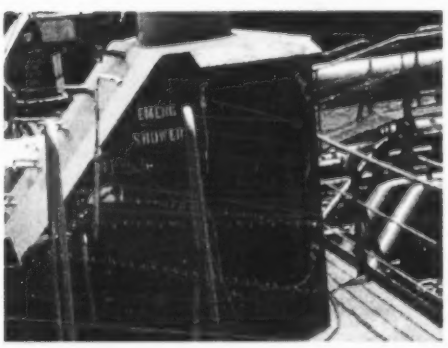
TABLE 4: (continued)

Flag State	2002	2001	2000	1999	1998
Croatia	1	0	0	0	0
Cyprus	6	13	10	18	27
Egypt	1	0	0	3	0
Germany	0	1	0	1	0
Gibraltar	0	0	1	0	0
Greece	3	6	4	7	7
Hong Kong	2	1	2	4	1
India	1	1	0	5	0
Indonesia	0	0	0	0	1
Iran	0	1	0	0	1
Italy	1	0	2	0	0
Japan	0	0	1	0	0
Korea, Republic of	1	0	1	2	1
Liberia	8	12	13	18	23
Lithuania	0	0	1	1	1
Malaysia	1	1	1	0	1
Malta	2	13	15	12	18
Marshall Islands	1	3	0	0	2
Mauritius	0	0	0	0	1
Morocco	0	1	0	0	0
Netherlands, The	0	0	4	1	1
Norway	0	1	6	2	1
Pakistan	0	0	0	1	0
Panama	10	17	17	18	18
Philippines	1	2	3	2	4
Poland	1	0	0	0	0
Portugal	1	0	0	0	0
Qatar	0	0	1	0	0

TABLE 4: (continued)

Flag State	2002	2001	2000	1999	1998
Russia	0	0	0	4	2
St. Vincent & Grenadines	2	1	3	2	4
Singapore	0	1	1	2	1
Sweden	0	0	0	2	0
Thailand	0	0	0	2	2
Turkey	2	1	0	4	7
Ukraine	1	0	1	0	1
U.S.A.	0	0	0	3	0
Venezuela	0	0	0	0	1

As in the past, the vessels flying the flags of Panama, Liberia and Cyprus constitute forty-nine percent (49%) of the total detentions in Canada for 2002. These flag States also represent thirty-five percent (35%) of the vessels inspected in 2002 by Canadian Port State Control Officers.

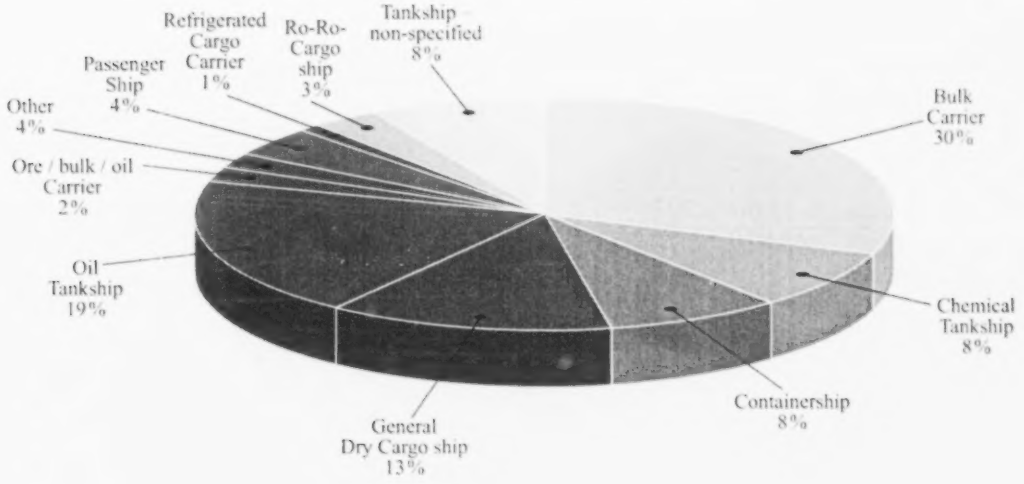


Watertight door missing

Panama led the way, in 2002, with ten vessels detained, which represents five percent (5%) of the total Panamanian vessels inspected. This was followed closely by Liberia with eight detentions, constituting six percent (6%) of its total inspections and Cyprus with six detentions, representing seven percent (7%) of its total inspections.

In Canada, the largest number of inspections by type of vessel has always been the bulk carrier. Bulk Carrier inspections have been consistent representing around 40% of total vessels inspected. In 2002, total inspections on Bulk Carriers was well below the forty percent (40%) mark of inspections performed; this was mainly due to the priority placed on Tanker inspections as a direct result of the "PRESTIGE" sinking. In 2002, the number of Tankers (all types) inspected was 398; this was an increase of twelve percent (12%) from 2001.

FIGURE 1: Ships inspected by type



DEFICIENCIES

Many categories of deficiencies can be found on vessels. Again the largest percentage of defects, by category, was in "Fire Fighting Appliances", accounting for seventeen point five percent (17.5%) of the total number of deficiencies. There were 525 vessels inspected in Canada with deficiencies totaling 2540 in all.

"Safety in General" category had the second highest number of deficiencies discovered, representing seventeen point one percent (17.1%) of total deficiencies. "Safety in General" includes, among other deficiencies, structural defects and corrosion of the ship's structure.

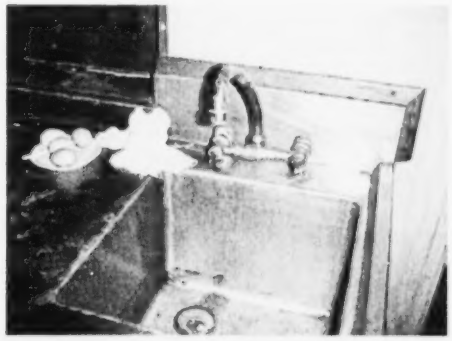
"Lifesaving Appliances" and "Navigation Equipment" categories represented the third and fourth highest percentage of deficiencies at eleven point one percent (11.1%) and ten point one percent (10.1%), respectively.

Corroded Detached Bracket

Hole in Lifeboat

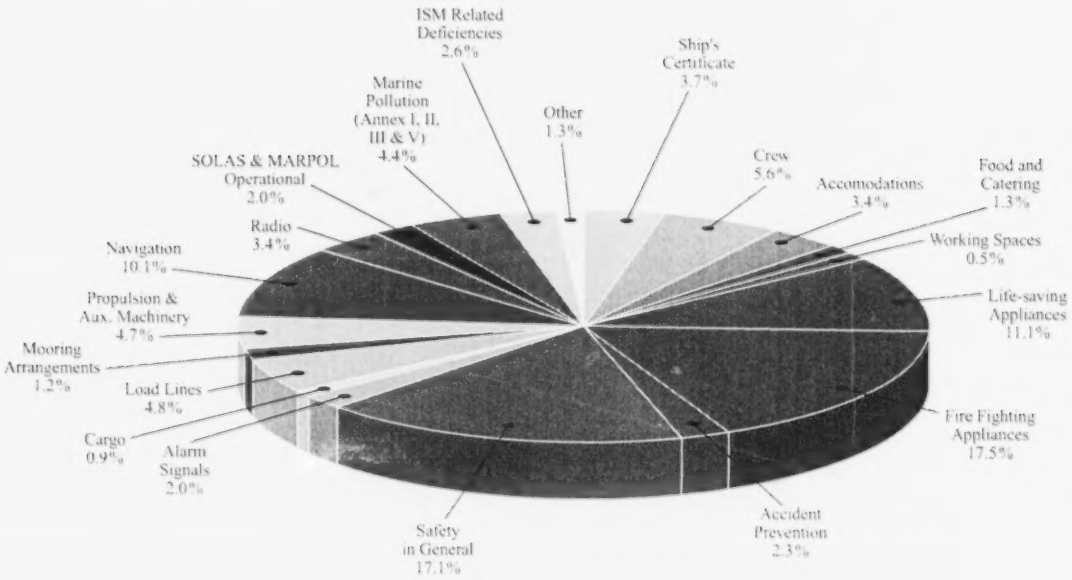
These four categories of deficiencies represent essential equipment and structure for any voyage and it is alarming that they remain, once again, in 2002, at the top of the list of trouble spots.

Crew related deficiencies have increased by three percent (3%) from 2001; it is assumed that this is a direct result of STCW 95 coming into force.



Unclean galley No control valve for faucet

FIGURE 2: Deficiencies by category



ISM DEFICIENCIES

The year 2002 was the fourth year for full implementation of the International Safety Management (ISM) Code on all passenger ships, tankers, bulk carriers, gas carriers and high speed craft of 500 gross tonnes or more. On July 1, 2002, the ISM Code was implemented for the remainder of the shipping fleet, which must have a valid Safety Management Certificate onboard and a copy of the company's Document of Compliance. With reference to the ISM deficiencies found in performing port State control inspections in Canada over the past four years, the defects related to "Emergency Preparedness" category still have the highest number of ISM deficiencies with a total of 32 defects. This number of defects represents forty nine percent (49%) of the total ISM deficiencies.

TABLE 5: ISM Deficiencies

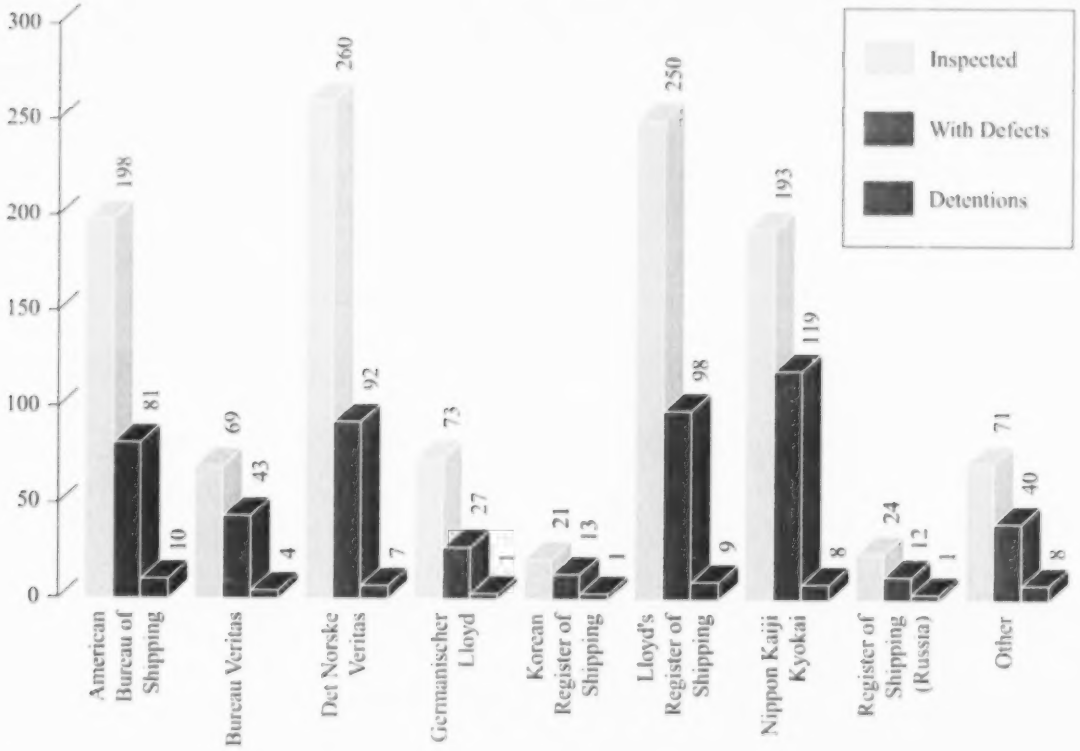
ISM Defect Description	No. Defects 2002	Percentage of Defects 2002	No. Defects 2001	Percentage of Defects 2001
Safety and Environmental Policy	0	0.00	1	1.10
Company Responsibility and Authority	1	1.53	1	1.10
Designated Person(s)	1	1.53	0	0.00
Master Responsibility and Authority	3	4.62	0	0.00
Resources and Personnel	2	3.08	7	7.69
Development and Plans for Shipboard Operations	5	7.70	7	7.69
Emergency Preparedness	32	49.23	44	48.35
Report and Analysis of Non-Conformity, Accidents, and Hazardous Occurences.	2	3.08	5	10.62
Maintenance of Ship Equipment	7	10.77	16	17.58
Documentation	5	7.70	7	7.69
Company Verification, Review and Evaluation	2	3.08	1	1.10
Certification, Verification and Control	1	1.53	0	0.00
Other	4	6.15	2	2.20

CLASSIFICATION SOCIETIES

Vessels inspected in 2002 were mainly classed by eight major delegated organizations. Figure 3 shows the statistics on the performance of those Classification Societies.

Det Norske Veritas (260) inspected the most ships, followed closely by Lloyd's Register of Shipping (250), American Bureau of Shipping (198) and Nippon Kaiji Kyokai (193). The representation of detentions shown in Figure 3 does not indicate if the detention was Classification Society related or not. In Figure 3, Bureau Veritas had the highest percentage of detentions related to the number of their inspections at five point eight percent (5.8%), while Germanischer Lloyd had the lowest percentage at one point four percent (1.4%).

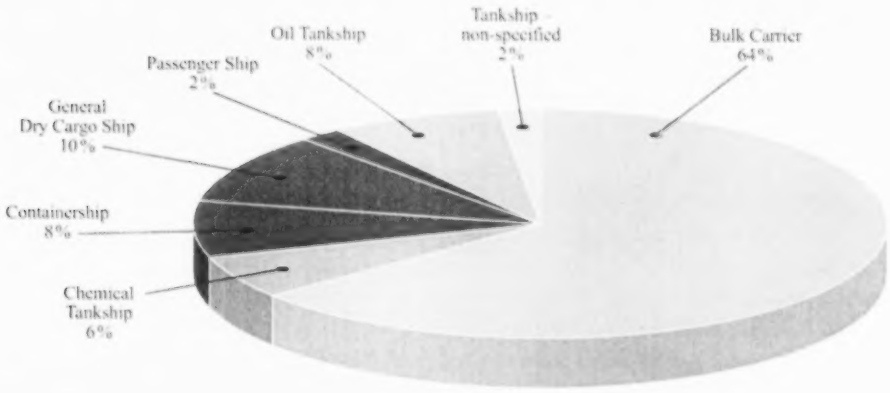
FIGURE 3: Ships inspected, ships with deficiencies and ship detentions by Classification Society



DETENTIONS BY TYPE OF SHIP

Of the forty-nine detentions, thirty (30) of these were Bulk Carriers, which made up sixty-four percent (64%) of total detentions. This trend of approximately sixty percent (60%) of total detentions in Canada remains the same for Bulk Carriers. The next highest detention rate, by type of vessel, is General Dry Cargo, which is fifty four percent (54%) lower. This shows that with Canada's large export and import of raw materials being mainly transported via shipping in bulk, there are a higher percentage of bulk carriers trading in Canadian ports and thus a higher detention rate for this type of ship.

FIGURE 4: Ships Detained by Type



Corroded Lifeboat Buoyancy Tanks

Summary

The 1159 inspections performed on foreign ships calling in Canadian ports in 2002 were slightly higher than the average of the last four years. However statistics show that the number of vessels found with deficiencies in 2002 has decreased by seven percent (7%) in comparison with the average percentage for the last four years. In addition, 2002 has seen the number of vessels detained reach an all time low of 49 vessel detentions, which represents four percent (4%) of the vessels inspected. The detention rate, which was close to twelve percent (12%) in 1998, has decreased to nine point six percent (9.6%) in 2000 and to seven point seven percent (7.7%) in 2001. Transport Canada believes that this positive trend proves that the overall improvement in the quality of vessels calling in Canadian ports is due largely to the port State control inspection programme.

Transport Canada Marine Safety wishes to see a continued decrease in detentions in order to eventually reach its ultimate goal of zero detentions in our port State control programme. To achieve such a goal, we believe that all parties involved in shipping; that is, owners, operators, flag States, Classification Societies, Charterers, Shippers, Cargo Owners, Insurers, and Bankers must work together to eliminate sub-standard operations. For the upcoming year, Transport Canada will continue to target vessels with poor safety records and will continue to focus on the quality of its inspections over quantity. Transport Canada is also supportive of the development of a system rewarding quality ships and will continue to work with MOU Members to establish a system that will recognize quality ships and their operators.

In 2003, the directorate will monitor the development of maritime security, will hold training sessions for Port State Control Officers (PSCOs), will continue to work within the Paris and Tokyo MOUs, will push for the exchange of regional expertise and will assist other nations in effectively implementing port State control regimes.

By maintaining our national and international initiatives, Transport Canada Marine Safety wishes to continue the long battle against substandard ships. The continuous commitment of port States, however, must never replace the work that should be done by the flag State authorities. Nevertheless, until all flag States have demonstrated their willingness to act as responsible flags, port State control will remain the last line of defense to ensure that the waters of the world are safe for life, property and the marine environment.

For more information on Port State Control, please visit our website:
www.tc.gc.ca/MarineSafety/Ships-and-operations-standards/Inspection/Port-State-Control/menu.htm

Transports Canada Transport Canada

TP13595
(10/2003)

Sécurité maritime

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Rapport annuel 2002

Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2003.

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

ISBN 0-662-67703-X

Catalogue N° T34-23/2002

TP13595

(10/2003)

Imprimé au Canada

Historique des impressions :

Ce rapport est publié annuellement (première impression en 1992).

Remerciements :

Photo – page de couverture: J. d'Entremont, Ship to Shore Photography, Halifax, N.S.

Veuillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Transports Canada
Normes - navires et exploitation (AMSE)
330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone 613-991-3131

Fax 613-993-8196

Courriel.....dayrh@tc.gc.ca

Sécurité maritime

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Rapport annuel 2002

Avant-propos 2

Le contrôle des navires par l'État du port au Canada 3

Initiatives canadiennes en 2002 3

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente 5

Initiatives internationales 6

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2002 7

Résumé 20

Avant-propos

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de Transports Canada pour l'année 2002 sur le contrôle des navires par l'État du port. Ceci a été une année très chargée sur la scène internationale et au Canada. L'année a été marquée par l'élaboration et l'entrée en vigueur de nouvelles exigences concernant les activités du contrôle des navires par l'État du port.

À l'échelle internationale, l'année a été marquée par l'entrée en vigueur de nouveaux instruments, notamment la Convention STCW-95 sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets et de veille ainsi que la seconde phase du Code ISM, qui ont pris effet, respectivement le 1er février et le 1er juillet 2002. Ils offrent de nouveaux outils à l'industrie maritime privilégiant l'élément humain à bord des navires.

Au Canada, notre ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a annoncé au printemps dernier que le Canada accueillera en septembre 2004 la deuxième Conférence interministérielle conjointe des mémorandums d'entente (ME) de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port; la première conférence avait eu lieu en 1998 à Vancouver sur le thème de *L'étau se resserre – Action interrégionale visant à mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes*. La conférence offrira l'occasion de revoir les décisions qui ont été prises dans le cadre des deux mémorandums et de prendre de nouvelles mesures en faveur de l'élimination des navires inférieurs aux normes.

En mai dernier, Transports Canada a accueilli la 35e session du Comité du ME de Paris à Halifax. Le ME de Paris a été établi en 1982 et a célébré son 20e anniversaire en 2002. Durant cette session, le Comité a convenu d'importants changements au texte du mémorandum, notamment l'introduction de nouvelles procédures d'interdiction pour les navires ayant une mauvaise fiche d'inspection ainsi que l'ajout du protocole de l'Organisation internationale du travail à l'OIT 147.

La fin de l'année 2002 a été marquée par le naufrage du navire-citerne *Le Prestige*, qui a provoqué un désastre écologique sur la côte espagnole après que le navire transportant 77 000 tonnes de pétrole s'est brisé en deux et a coulé au large de l'Espagne. Ce désastre démontre, une fois de plus, l'importance du régime du contrôle par l'État du port et la nécessité d'inspecter les bâtiments étrangers qui font escale dans nos ports. Afin de garantir que les navires-citernes qui font escale dans les ports canadiens respectent les normes internationales, la direction de la Sécurité maritime de Transports Canada a confirmé de nouveau en juillet 2002 une décision prise au début des années 1990 d'inspecter chaque navire-citerne étranger lors de sa première visite au Canada, puis sur une base annuelle par la suite.

L'année 2002 s'est terminée avec la Conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale sur la sûreté maritime qui a approuvée le nouveau Code international de sûreté pour les navires et les installations portuaires qui entrera en vigueur en juillet 2004. Le Code ISPS aura des effets sur nos activités de contrôle des navires par l'État du port et Transports Canada assurera le suivi international afin de garantir que chaque élément sera en place pour juillet 2004.

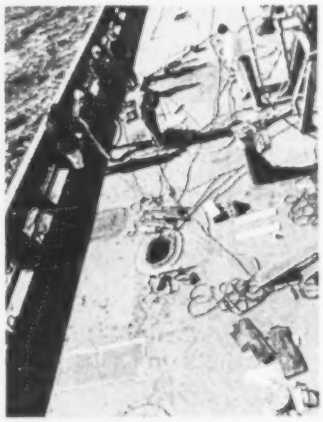
L'engagement de Transports Canada en faveur de la protection de la vie, des biens et du milieu marin reste la priorité essentielle. Grâce à notre participation aux ME de Paris et Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, notre collaboration avec la garde côtière américaine, et l'élaboration de programmes nationaux, nous continuons à travailler en faveur de l'élimination des navires inférieurs aux normes afin de garantir que les navires faisant escale dans nos ports sont sécuritaires et écologiques.

Gerard McDonald, Directeur général

Le contrôle des navires par l'État du port au Canada

Le contrôle des navires par l'État du port (CNEP) est un programme d'inspection des navires dans le cadre duquel les navires étrangers qui s'engagent dans les eaux d'un État souverain sont arraisonnés afin de vérifier s'ils respectent les exigences des principales conventions maritimes internationales. Parmi ces dernières, mentionnons notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (SCTW) et la Convention de l'Organisation internationale du travail nº 147 (OIT 147).

Les programmes du CNEP ont un caractère régional. Cela signifie que plusieurs pays partageant des étendues d'eau communes sont regroupés en vertu d'un mémorandum d'entente (ME) pour que les navires faisant du commerce dans leur région se conforment aux normes internationales. Le Canada est signataire de deux mémorandums d'entente : le ME de Paris, qui réunit 19 pays (18 pays européens et le Canada) et le ME de Tokyo qui regroupe 18 pays de l'Asie-Pacifique.



Les inspections de contrôle des navires par l'État du port entraînent souvent des réparations majeures avant que le navire soit autorisé à quitter les ports canadiens.

Le Canada est devenu un membre associé au ME de Paris en avril 1998 et a été accepté à titre de membre à part entière en mai 1994. Le Canada est le premier pays non européen à avoir ce privilège. Par ailleurs, le Canada a été l'élément moteur de l'élaboration du ME de Tokyo dont il est membre depuis son entrée en vigueur en décembre 1993.

Sécurité et sûreté de Transports Canada est responsable de toutes les activités de CNEP au Canada. Les inspections des navires étrangers sont effectuées dans tous les grands ports par des inspecteurs de la Direction de la sécurité maritime.

Initiatives canadiennes en 2002

Le Canada, avec trois océans et un littoral de plus de 200 000 km, dépend grandement de l'industrie du transport maritime. En 2002, Transports Canada a continué de collaborer avec de nombreux pays afin de maintenir le plus haut niveau de sécurité des personnes, des biens et du milieu marin. La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a parachevé l'an dernier un certain nombre de projets en vue de renforcer son programme de contrôle des navires par l'État du port et d'améliorer les procédures en place.

La Direction générale de la sécurité maritime a offert cette année des séances de formation nationale sur le contrôle des navires par l'État du port. Les cours ont été donnés par des inspecteurs expérimentés chargés du contrôle des navires par l'État du port qui avaient pour but l'harmonisation régionale et, partant, nationale.

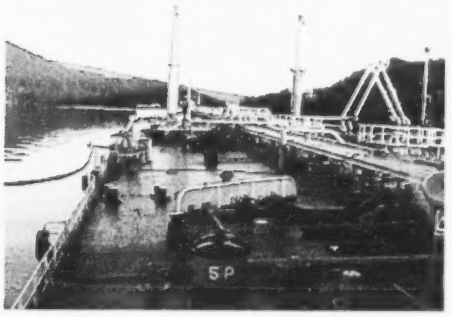
Cette année, également, Transports Canada a maintenu le cap sur la sécurité des vraquiers grâce au programme canadien d'inspection des vraquiers.

Ce programme a été instauré en 1992, en réponse aux inquiétudes internationales face au nombre croissant de pertes de vraquiers et de victimes. Depuis 1992, outre l'inspection courante de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a effectué, dans le cadre de ce régime, des inspections qui portent sur la structure des vraquiers afin d'en vérifier la conformité avec les conventions internationales. En 2002, au Canada, trente pour cent (30 %) des inspections ont été effectuées sur des vraquiers. L'année 2002 a marqué le 10e anniversaire du programme canadien d'inspection des vraquiers et les résultats démontrent qu'une telle initiative a permis une amélioration qualitative des vraquiers qui font escale dans nos ports depuis le début de ce programme.

En 2002, les inspections des navires ont principalement porté sur la structure des vraquiers durant le contrôle des navires par l'État du port.

Le Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté, lors de sa 76e session en décembre 2002, un certain nombre de recommandations afin d'améliorer la sécurité des vraquiers. Parmi ces recommandations, le CSM a donné la consigne au Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (FSI) de rédiger une circulaire du CSM recommandant que les États du port et les nombreux mémorandums d'entente en vigueur partout dans le monde mettent en place une formation spécialisée en matière de conception et d'opérations des vraquiers pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, ce qui permettrait de relever les zones vulnérables dans la structure des vraquiers et en particulier dans celles des bâtiments les plus anciens. Le Canada appuie entièrement cette initiative qui permettra une amélioration de la sécurité des vraquiers.

Outre le programme d'inspection des vraquiers, les inspecteurs de Transports Canada ont ciblé les navires-citernes étrangers qui font escale dans les ports canadiens. En juillet 2002, la direction de la Sécurité maritime a convenu de la nécessité d'harmoniser davantage ses procédures nationales relatives aux inspections des navires-citernes étrangers. Elle a confirmé l'engagement de Transports Canada d'inspecter tous les navires-citernes étrangers au cours de leur première visite au Canada et sur une base annuelle par la suite. Le programme d'inspection des navires-citernes étrangers est entré en vigueur au début des années 1990, en réponse au *Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin*, également appelé *Le rapport Brander Smith*. Le naufrage du pétrolier *Le Prestige*, au large de la côte espagnole en novembre 2002, démontre l'importance de surveiller régulièrement de tels bâtiments sur une base régulière.



Les navires-citernes étrangers qui font escale dans les ports canadiens sont inspectés lors de leur première visite, puis sur une base annuelle.

Au printemps et à l'été 2002, Transports Canada avait organisé sa campagne estivale à bord des paquebots de croisière qui font escale au Canada. Au cours de ces inspections, une équipe d'inspecteurs de Transports Canada a procédé

à un contrôle opérationnel des navires ciblés, en s'intéressant plus particulièrement à l'élément humain à bord de ces navires à passagers. Durant ces inspections, les membres d'équipage devaient démontrer qu'ils pouvaient effectuer des exercices dans des situations d'urgence simulées, comme un incendie, l'abandon d'un navire et le contrôle des dommages. En effectuant de tels contrôles, les inspecteurs de Transports Canada se préparent à une campagne d'inspection intensive des navires à passagers, qui se déroulera dans le cadre du ME de Paris entre le 1er mai et le 31 juillet 2003.

Membres d'équipage à bord d'un navire à passagers qui démontrent leur capacité à effectuer des exercices dans des situations d'urgence simulées lors de l'inspection de contrôle des navires par l'État du port.

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente

Cette année, comme toujours, le Canada a joué un rôle actif dans le cadre des mémorandums de Paris et de Tokyo, réunissant respectivement 19 et 18 membres. Le Canada a accueilli la 35e session du Comité du ME de Paris à Halifax en mai 2002. La réunion fut très productive et le Comité a approuvé des modifications majeures au mémorandum. Parmi ces modifications, le Comité a adopté des procédures d'interdiction pour les navires inférieurs aux normes battant pavillon de pays appartenant à la liste noire du ME de Paris. De plus, le Comité a convenu d'une période d'essai pendant laquelle des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port enregistreront les noms des affréteurs des navires transportant des liquides et des solides en vrac. Le Canada a accepté de recueillir les renseignements durant cette période d'essai qui a eu lieu du 1er octobre au 31 décembre 2002.

Le Comité s'est également entendu sur les changements à apporter aux mesures concernant les navires qui ne respectent pas l'obligation de transporter un appareil VDR et a convenu également d'inspecter les navires en regard des exigences de l'OIT concernant le travail et les heures de repos. En outre, le Comité du ME a accueilli la Lettonie comme nouveau membre coopératif lors de la réunion à Halifax.

Après avoir été six ans membre du Conseil consultatif du ME de Paris, le Canada est remplacé par la Pologne en tant que membre des pays autres que ceux de l'Union européenne. Le Conseil consultatif du ME se réunit à l'occasion des intersessions et conseille par ailleurs le Comité, le Groupe d'évaluation technique et le secrétariat du ME.

M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint délégué à la sûreté et à la sécurité, Transports Canada, ouvre officiellement la 35e session du Comité du ME de Paris.

Par ailleurs, la Sécurité maritime de Transports Canada a participé à d'autres réunions du ME de Paris comme celles du Groupe d'évaluation

technique, aux séminaires des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port ainsi qu'à la formation spéciale offerte par le ME.

La Sécurité maritime de Transports Canada a également participé à la réunion du Comité du ME de Tokyo, qui s'est tenue à Manille aux Philippines. Au cours de la onzième session du Comité, les membres se sont mis d'accord pour établir un système de facteurs de ciblage. Un tel régime aidera les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port à cibler les navires pour l'inspection et fera l'objet d'un essai au début de 2003. En outre, le Comité du ME de Tokyo a convenu d'une publication des inspections du CNEP sur son site Web et a prévu un nouveau format pour son manuel du ME présenté par le Canada. Le Comité s'est également mis d'accord sur la proposition d'organiser une campagne d'inspection intensive des vraquiers à l'automne 2003. Le Canada a accepté de coordonner cette campagne et d'en faire un rapport au Comité en 2004. Enfin, le Comité a accueilli les autorités du Chili en tant que dix-huitième membre. Le Chili est devenu le premier pays d'Amérique du Sud à devenir membre du ME de Tokyo.

Au cours de l'année 2002, Transports Canada a également participé à des séminaires à l'intention des inspecteurs et à des missions d'expertise. À l'occasion du Programme d'échanges des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, des inspecteurs canadiens ont été affectés au Japon et des inspecteurs du Chili et de Hong Kong ont été affectés au Canada. Le Canada est également membre de trois groupes de travail intersessions du Comité.

En 2002, Transports Canada a participé aux deux campagnes d'inspection réalisées dans le cadre des ME. À la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 95), le ME de Paris a organisé une campagne d'inspection dans le cadre de la STCW 95 au début de l'année 2002. Durant la campagne, il s'est avéré que des gens de mer ne respectaient pas les nouvelles exigences de la Convention, montrant ainsi que plusieurs États n'étaient pas prêts pour la date d'échéance du 1er février 2002, et que des améliorations s'imposaient à l'égard de la délivrance des documents appropriés par les administrations des États du pavillon.

La seconde campagne d'inspection intensive sur le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), s'est déroulée en parallèle des deux mémorandums entre le 1er juillet et le 30 septembre 2002. Une fois encore, la campagne a démontré qu'en dépit du fait que la plupart des navires possédaient les certificats requis, le système de gestion de la sécurité était inexistant à bord. Là aussi, la campagne a révélé que de nombreuses améliorations devaient être apportées.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les ME de Paris et de Tokyo, nous vous invitons à consulter les sites Web suivants :

- Paris : www.parismou.org
- Tokyo : www.tokyo-mou.org

Initiatives internationales

Au printemps 2002, le ministre canadien des Transports, David Collenette, a annoncé que le Canada accueillerait la deuxième Conférence interministérielle conjointe des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle par l'État du port. La conférence, qui se tiendra à Vancouver les 21 et 22 septembre 2004, assurera le suivi de la première conférence ministérielle qui s'est déroulée au Canada en 1998.

Les ministres examineront les décisions qui ont été prises dans le cadre des deux ME en réponse à la déclaration ministérielle de 1998 *L'étau se resserre – Action interrégionale visant à mettre un terme à*

l'exploitation de navires inférieurs aux normes. Ils discuteront, puis définiront les nouvelles mesures à prendre afin de lutter contre la présence des navires inférieurs aux normes.

Transports Canada continue de coopérer avec ses voisins du Sud. Au cours de l'année 2002, des représentants de la Sécurité maritime et de la garde côtière américaine (USGC) se sont rencontrés à différentes occasions pour discuter des activités du contrôle des navires par l'État du port.

En 2002, Transports Canada a aussi aidé plusieurs ME sur le contrôle des navires par l'État du port en demandant à ses inspecteurs experts en la matière d'offrir leurs compétences lors de séances de formation en Australie (ME de Tokyo), en Érythrée et en Inde (ME de l'Océan indien). Transports Canada a également participé, à titre d'observateur, à la réunion du Comité du ME des Antilles.

Ces initiatives internationales témoignent de l'engagement de Transports Canada de participer à l'élaboration d'un nouveau régime de contrôle des navires par l'État du port qui permettra, une fois encore, de resserrer l'étau sur les navires inférieurs aux normes et, de là, assurera une navigation plus sûre et des océans plus propres.

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2002

DONNÉES STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT – 2002

INSPECTIONS

Au Canada, les inspections de contrôle des navires par l'État du port sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et aux mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port quand il s'agit de déterminer la conformité des navires étrangers aux conventions internationales. Au cours des cinq dernières années, le nombre d'inspections a fluctué et c'est en 2001 que le nombre des inspections a atteint un sommet; on en a alors effectué 1 197. Ce chiffre correspond au nombre de navires faisant escale dans des ports canadiens. Grâce à un meilleur ciblage des navires et à nos programmes spéciaux (notamment ceux de l'inspection des vraquiers et de l'inspection des navires-citernes), on a constaté une baisse du nombre des navires ne respectant pas les normes et pratiquant le commerce dans les ports canadiens.

En 2002, le nombre des navires présentant des anomalies était de quarante-cinq pour cent (45 %) de l'ensemble des inspections, ce qui représente une réduction de sept pour cent (7 %) par rapport aux chiffres de 2001. Parmi les navires présentant des anomalies, quatre pour cent (4 %) de l'ensemble des navires inspectés ont été détenus. Comparativement aux détentions de 2001, le pourcentage était plus élevé, le taux de détention étant de huit pour cent (8 %).

TABLEAU 1 : Comparaison des navires inspectés, des navires présentant des anomalies et des navires détenus au Canada au cours des cinq dernières années

Année	**2002**	**2001**	**2000**	**1999**	**1998**
Inspections	1159	1197	1070	1076	1191
Présentant des défectuosités	525	634	583	563	587
Détentions	49	92	103	125	142

TABLEAU 2 : Navires inspectés par État du pavillon au cours des cinq dernières années

Pays	2002	2001	2000	1999	1998
Afrique du Sud	0	0	3	1	0
Algérie	0	0	4	2	4
Allemagne	14	11	13	13	8
Antigua-et-Barbuda	17	16	15	11	12
Antilles néerlandaises	3	1	4	4	5
Arabie Saoudite	1	3	2	0	2
Bahamas	102	102	77	87	102
Bahreïn	0	0	0	0	1
Barbade	15	13	22	16	16
Belize	0	0	1	1	5
Bermudes	9	18	8	17	12
Bolivie	0	0	0	1	0
Brésil	4	0	2	2	2
Bulgarie	2	4	6	4	4
Cambodge	0	1	0	0	0
Cameroun, Rép. du	0	1	0	0	0
Chili	1	1	0	1	1
Chine, Rép. populaire de	5	2	9	3	14
Colombie	0	1	0	0	0
Corée, Rép. de	10	19	8	9	7
Croatie	5	4	3	12	7
Cuba	0	0	0	0	6
Chypre	83	82	69	75	93
Danemark	7	11	16	10	17
Égypte	2	2	0	4	2
Émirats arabes unis	0	0	0	0	1
Espagne	2	1	1	0	0
Estonie	0	0	0	1	2

TABLEAU 2 : (suite)

Pays	2002	2001	2000	1999	1998
États-Unis	35	15	17	22	12
Finlande	2	1	2	2	1
France	9	7	5	3	4
Gibraltar	1	2	3	1	2
Grèce	62	66	49	57	67
Honduras	0	0	0	0	1
Hong Kong	40	31	28	19	18
Îles Caïmans	4	9	9	9	10
Îles Marshall	48	38	15	17	21
Inde	15	13	9	13	3
Indonésie	0	0	1	0	3
Iran	0	3	0	1	1
Israël	4	4	3	0	6
Italie	16	8	7	8	2
Japon	2	5	9	5	11
Koweït	0	0	0	1	0
Lettonie	0	0	0	0	3
Libéria	133	142	113	145	149
Lituanie	4	4	10	3	5
Malaisie	5	3	6	5	9
Malte	64	74	64	65	66
Man , îles de	7	3	4	1	4
Mauritanie	1	1	0	0	2
Mexique	0	0	1	1	0
Maroc	0	1	0	1	0
Myanmar, Union du	3	2	2	4	3
Norvège	76	71	69	72	80
Pakistan	0	0	0	1	0

TABLEAU 2 : (suite)

Pays	2002	2001	2000	1999	1998
Panama	194	235	198	178	189
Pays-Bas, Les	31	21	27	29	26
Philippines	13	20	32	23	20
Pologne	1	2	4	3	7
Portugal	4	2	0	0	3
Qatar	1	0	2	0	1
Royaume-Uni	27	22	14	13	15
Russie	12	11	10	13	19
Saint-Vincent-et-Les Grenadines	4	13	18	15	19
Sao Tome-et-Principe	0	1	0	0	0
Singapour	27	40	35	34	36
Sri Lanka	0	0	1	0	0
Suède	6	3	5	8	10
Suisse	1	2	1	1	1
Taiwan	2	1	3	3	1
Thaïlande	0	5	4	7	3
Tonga	0	1	0	0	0
Turquie	8	9	7	11	17
Tuvalu	0	2	0	0	0
Ukraine	3	0	6	3	8
Vanuatu	12	11	14	5	8
Venezula	0	0	0	0	2
Total	**1159**	**1197**	**1070**	**1076**	**1191**

Les pavillons de la majorité des navires inspectés en 2002 sont les mêmes que ceux des années précédentes, à savoir le Panama, le Libéria, les Bahamas, Chypre, Malte, la Norvège et la Grèce. Ces sept États du pavillon représentent soixante et un pour cent (61 %) de l'ensemble des inspections effectuées. Comme auparavant, ce sont les navires du Panama qui ont été les plus nombreux à subir des inspections, à savoir 194 au total, ce qui représente seize pour cent (16 %) de l'ensemble des inspections. Cette année, le nombre des navires battant pavillon américain et ayant été inspectés au Canada a augmenté considérablement.

TABLEAU 3 : Inspections par les centres de TC au cours des cinq dernières années

Bureau	2002	2001	2000	1999	1998
Région de l'Atlantique					
St. John's	143	57	41	56	53
Lewisport	1	1	3	3	5
Cornerbrook	0	1	4	4	9
Dartmouth	113	106	124	109	122
Sydney	3	8	12	9	11
Yarmouth	6	6	2	8	4
Charlottetown	4	6	8	12	17
Saint John, N.-B.	152	104	53	48	149
Port Hawkesbury	107	134	74	66	68
Bathurst	23	29	18	37	17
Région du Québec					
Montréal	32	71	72	101	67
Baie-Comeau	1	1	13	26	23
Rimouski	1	4	3	3	2
Gaspé	3	6	6	10	9
Québec	127	107	119	132	129
Sept-Îles	4	6	8	2	4
Port Cartier	2	1	7	7	8
Région de l'Ontario					
Toronto	3	0	7	8	19
Kingston	0	1	2	2	3
St. Catharines	1	3	10	15	25
Collingwood	0	0	0	0	2
Thunder Bay	18	24	45	46	38
Sarnia	19	7	11	9	11
Région du Pacifique					
Vancouver	360	477	410	347	187

TABLEAU 3 : (suite)

Bureau	2002	2001	2000	1999	1998
Victoria	1	3	1	3	0
Prince Rupert	29	29	9	0	0
Région des Prairies et du Nord					
Ouest de l'Arctique	1	1	5	4	1
Est de l'Arctique	1	3	2	8	4
Voie maritime du Saint-Laurent					
Voie maritime	4	1	1	1	4
Total	**1159**	**1197**	**1070**	**1076**	**1191**

En 2002, pour la première fois, la Région de l'Atlantique a été la plus active; elle a effectué 552 inspections. Viennent ensuite la Région du Pacifique avec 390, la Région du Québec avec 170, la région de l'Ontario avec 41, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent avec 4 et la Région des Prairies et du Nord avec 2. Ensemble, les régions de l'Atlantique, du Pacifique et du Québec ont effectué quatre-vingt-seize pour cent (96 %) de toutes les inspections effectuées au Canada en 2002.

TABLEAU 4 : Navires détenus par État du pavillon au cours des cinq dernières années

État du pavillon	2002	2001	2000	1999	1998
Algérie	0	0	3	0	2
Allemagne	0	1	0	1	0
Antigua-et-Barbuda	0	1	1	3	1
Antilles Néerlandaises	0	0	1	0	0
Bahamas	3	7	4	3	7
Barbade	0	0	1	0	0
Belize	0	0	0	0	3
Bermudes	0	3	0	0	1
Brésil	0	0	1	1	1
Bulgarie	0	1	1	1	0
Chili	0	1	0	0	0
Chine, Rép. populaire	0	0	1	2	1

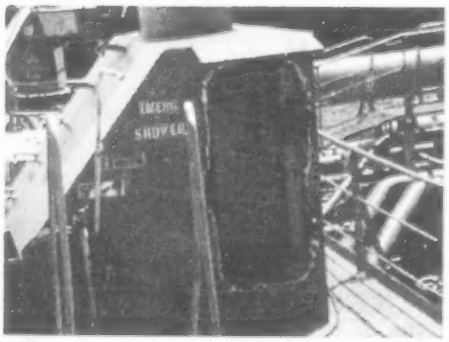
TABLEAU 4 : (suite)

État du pavillon	2002	2001	2000	1999	1998
Corée, Rép. de	1	0	1	2	1
Croatie	1	0	0	0	0
Chypre	6	13	10	18	27
Égypte	1	0	0	3	0
États-Unis	0	0	0	3	0
Gibraltar	0	0	1	0	0
Grèce	3	6	4	7	7
Hong Kong	2	1	2	4	1
Îles Caïmans	0	3	2	0	0
Îles Marshall	1	3	0	0	2
Inde	1	1	0	5	0
Indonésie	0	0	0	0	1
Iran	0	1	0	0	1
Italie	1	0	2	0	0
Japon	0	0	1	0	0
Libéria	8	12	13	18	23
Lituanie	0	0	1	1	1
Malaisie	1	1	1	0	1
Malte	2	13	15	12	18
Mauritanie	0	0	0	0	1
Maroc	0	1	0	0	0
Norvège	0	1	6	2	1
Pakistan	0	0	0	1	0
Panama	10	17	17	18	18
Pays-Bas, Les	0	0	4	1	1
Philippines	1	2	3	2	4
Pologne	1	0	0	0	0
Portugal	1	0	0	0	0

TABLEAU 4 : (suite)

État du pavillon	2002	2001	2000	1999	1998
Qatar	0	0	1	0	0
Russie	0	0	0	4	2
Saint-Vincent-et-Grenadines	2	1	3	2	4
Singapour	0	1	1	2	1
Suède	0	0	0	2	0
Thaïlande	0	0	0	2	2
Turquie	2	1	0	4	7
Ukraine	1	0	1	0	1
Venezuela	0	0	0	0	1

Comme auparavant, les navires battant pavillon du Panama, du Libéria et de Chypre constituent quarante-neuf pour cent (49 %) du total des détentions au Canada en 2002. Ces États du pavillon représentent trente cinq pour cent (35 %) de tous les navires inspectés en 2002 par les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port au Canada.

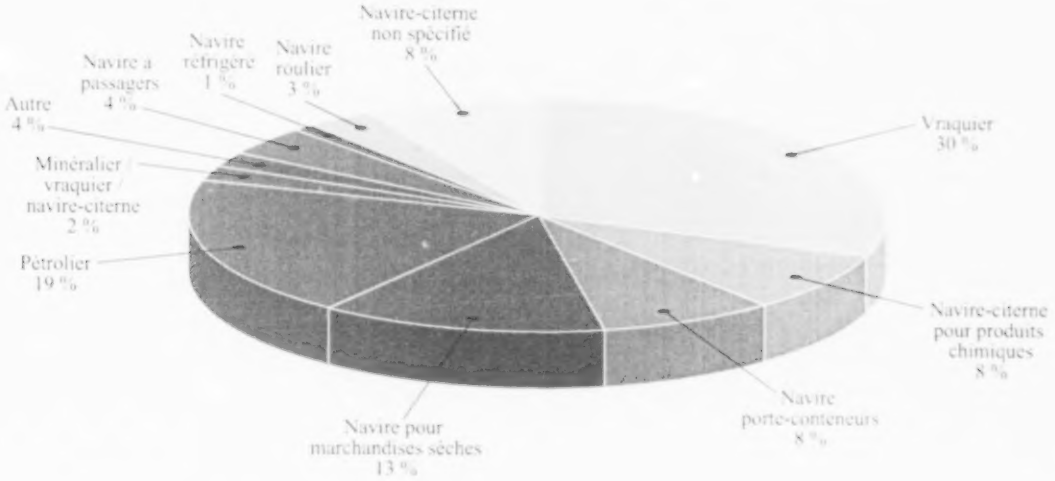


Porte étanche manquante

En 2002, le Panama vient en tête avec dix navires détenus, ce qui représente cinq pour cent (5 %) de tous les navires panaméens inspectés. Viennent tout de suite derrière le Libéria avec huit détentions, ce qui représente six pour cent (6 %) du total des inspections et Chypre avec six détentions, ce qui constitue sept pour cent (7 %) des inspections totales de cet État.

Au Canada, le plus grand nombre d'inspections par type de navire a toujours été celui des vraquiers. Les inspections des vraquiers se maintiennent à près de quarante pour cent (40 %) du total des navires inspectés. En 2002, le total des inspections de vraquiers effectuées a été bien en dessous des 40 % habituels; à cause de la priorité donnée à l'inspection des navires-citernes, conséquence directe du naufrage du *Prestige*. La même année, 398 navires-citernes (de toutes catégories) ont été inspectés; cela constitue une augmentation de douze pour cent (12 %) par rapport à 2001.

FIGURE 1 : Navires inspectés par type


Navire-citerne non spécifié 8 %
Navire réfrigère 1 %
Navire roulier 3 %
Navire a passagers 4 %
Autre 4 %
Minéralier / vraquier / navire-citerne 2 %
Pétrolier 19 %
Vraquier 30 %
Navire-citerne pour produits chimiques 8 %
Navire porte-conteneurs 8 %
Navire pour marchandises sèches 13 %

ANOMALIES

On constate de nombreuses catégories distinctes d'anomalies sur les navires. De nouveau, la catégorie de l'équipement de lutte contre les incendies affiche le plus fort pourcentage d'anomalies, soit dix-sept virgule cinq pour cent (17,5 %) du total. On a relevé 2 540 anomalies sur les 525 navires inspectés au Canada.

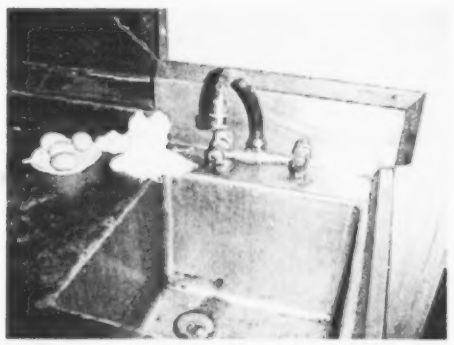
La catégorie « Sécurité en général » se classait au deuxième rang des anomalies constatées, ce qui représente dix-sept virgule un pour cent (17,1 %) du total des anomalies signalées. La catégorie « Sécurité en général » énumère notamment, parmi les anomalies, les anomalies de structure et la corrosion de la structure d'un navire.

L'équipement de sauvetage et de navigation ont obtenu les troisième et quatrième pourcentages d'anomalies, soit onze virgule un pour cent (11,1 %) et dix virgule un pour cent (10,1 %), respectivement.

Patte corrodée et rompue

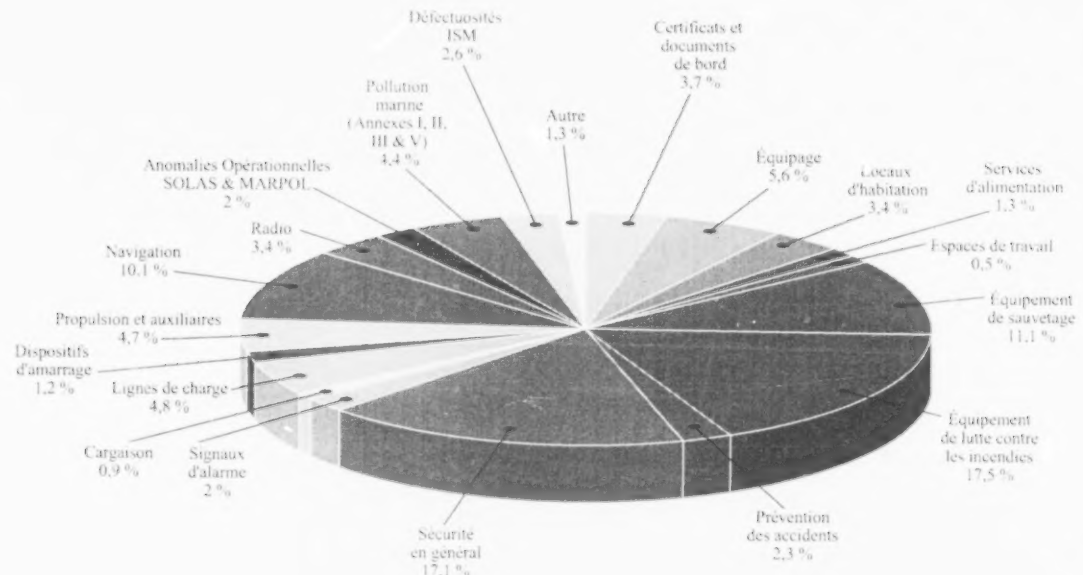
Trou dans l'embarcation de sauvetage

Ces quatre catégories d'anomalies indiquent des lacunes graves dans l'entretien de l'équipement et des structures essentielles à la sécurité de tout voyage et il est inquiétant de constater qu'elles demeurent au sommet de la liste des problèmes, une fois de plus, en 2002. Les lacunes liées à l'élément humain ont augmenté de trois pour cent (3 %) depuis 2001; on suppose que cela est le résultat direct de l'entrée en vigueur du Code STCW 95.



Cuisine non nettoyée / Absence de vanne de commande du robinet

FIGURE 2 : Anomalies par catégories


Défectuosités ISM 2,6 %
Certificats et documents de bord 3,7 %
Pollution marine (Annexes I, II, III & V) 4,4 %
Autre 1,3 %
Équipage 5,6 %
Locaux d'habitation 3,4 %
Services d'alimentation 1,3 %
Anomalies Opérationnelles SOLAS & MARPOL 2 %
Radio 3,4 %
Navigation 10,1 %
Espaces de travail 0,5 %
Équipement de sauvetage 11,1 %
Propulsion et auxiliaires 4,7 %
Dispositifs d'amarrage 1,2 %
Lignes de charge 4,8 %
Équipement de lutte contre les incendies 17,5 %
Cargaison 0,9 %
Signaux d'alarme 2 %
Sécurité en général 17,1 %
Prévention des accidents 2,3 %

ANOMALIES ISM

L'année 2002 était la quatrième année de mise en œuvre complète du code international de gestion de la sécurité (ISM) pour tous les navires à passagers ainsi que les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les engins à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux. Depuis le 1er juillet 2002, le Code ISM est entré en vigueur pour le reste de la flotte qui doit transporter un Certificat de gestion de la sécurité en règle et un exemplaire du document de conformité de la compagnie. Les résultats des inspections des quatre dernières années ont démontré que la catégorie des préparatifs d'urgence a toujours obtenu le taux le plus élevé d'anomalies liées au code ISM, lesquelles totalisaient 32 anomalies. Cette donnée représente quarante neuf pour cent (49 %) de toutes les anomalies liées au code ISM signalées.

TABLEAU 5 : Anomalies liées au code ISM

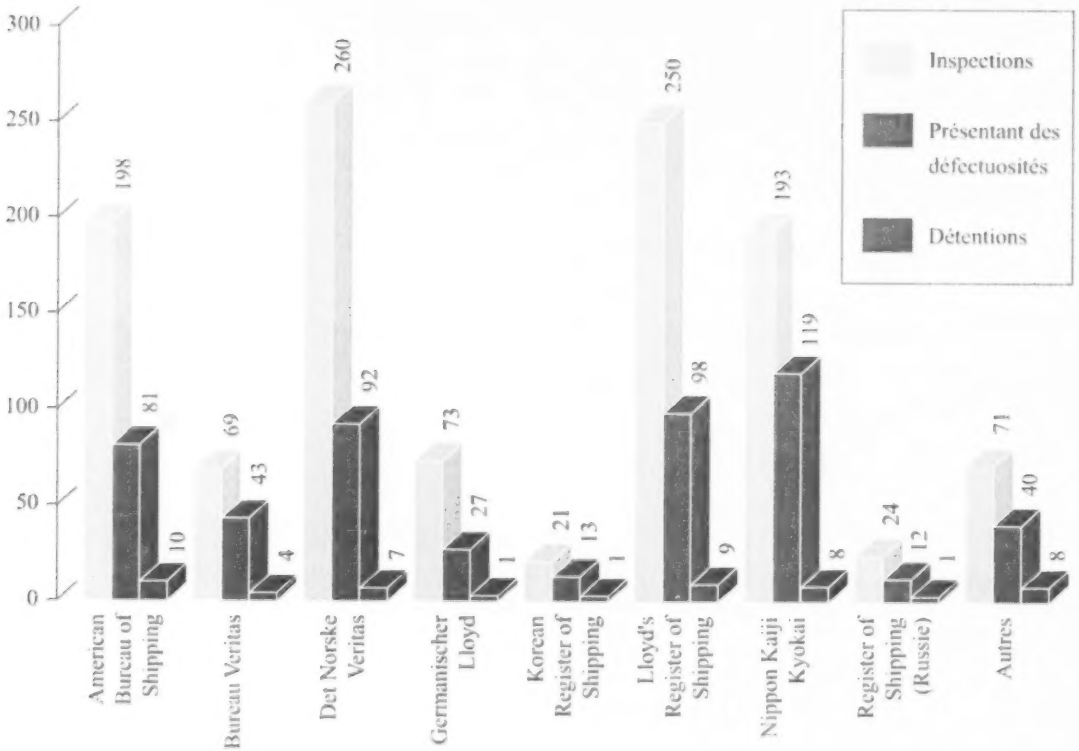
Description des anomalies liées au code ISM	Nbre d'anomalies 2002	Pourcentage d'anomalies 2002	Nbre d'anomalies 2001	Pourcentage d'anomalies 2001
Politique sur la sécurité et l'environnement	0	0.00	1	1.10
Responsabilités et pouvoirs de la compagnie	1	1.53	1	1.10
Personne(s) désignée(s)	1	1.53	0	0.00
Responsabilités et pouvoirs du capitaine	3	4.62	0	0.00
Ressources et personnel	2	3.08	7	7.69
Mise en œuvre et plans des opérations à bord des navires	5	7.70	7	7.69
Préparatifs d'urgence	32	49.23	44	48.35
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	2	3.08	5	10.62
Entretien de l'équipement à bord du navire	7	10.77	16	17.58
Documentation	5	7.70	7	7.69
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	2	3.08	1	1.10
Brevets et certificats, vérification et contrôle	1	1.53	0	0.00
Autre	4	6.15	2	2.20

SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Les navires inspectés en 2002 ont été classés par huit grands organismes délégués. La figure 3 présente les statistiques sur le rendement de ces sociétés de classification.

Det Norske Veritas (260) a inspecté la plupart des bâtiments, suivie par Lloyd's Register of Shipping (250), American Bureau of Shipping (198) et Nippon Kaiji Kyokai (193). La représentation des détentions de la figure 3 n'indique pas si la détention est liée à la société de classification ou non. La figure révèle que la société de classification Bureau Veritas est celle qui a obtenu le plus fort pourcentage de détentions par rapport au nombre de ses inspections, avec cinq virgule huit pour cent (5,8 %), alors que la société Germanischer Lloyd a le plus faible pourcentage, avec un virgule quatre pour cent (1,4 %).

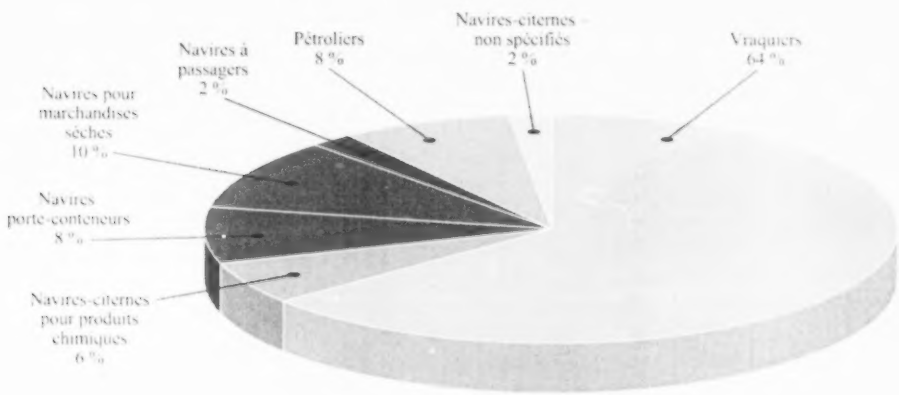
FIGURE 3 : Navires inspectés, navires présentant des anomalies et navires détenus par une société de classification



DÉTENTIONS PAR TYPE DE NAVIRES

Sur les quarante-neuf navires détenus, trente (30) d'entre eux étaient des vraquiers, ce qui représente soixante-quatre pour cent (64 %) de l'ensemble des détentions. Ce chiffre approximatif de soixante pour cent (60 %) de l'ensemble des détentions au Canada demeure constant pour les vraquiers. Le pourcentage de détention par type de navire le plus élevé qui suit appartient aux navires de marchandises générales sèches, qui est cinquante quatre pour cent (54 %) plus faible. Ceci montre que le Canada ayant une activité d'import-export très élevée de matières premières, principalement transportées en vrac, a un pourcentage élevé d'échanges par vraquiers dans les ports canadiens et donc un pourcentage plus élevé de détentions pour ce type de navires.

FIGURE 4 : Navires détenus par type


Navires-citernes non spécifiés 2 %
Vraquiers 64 %
Pétroliers 8 %
Navires à passagers 2 %
Navires pour marchandises sèches 10 %
Navires porte-conteneurs 8 %
Navires-citernes pour produits chimiques 6 %

Corrosion des caissons de flottabilité des embarcations de sauvetage

Résumé

Les 1 159 inspections effectuées sur des navires étrangers faisant escale dans les ports canadiens en 2002 représentent un pourcentage légèrement plus élevé que la moyenne des inspections de ces quatre dernières années. Cependant, les statistiques montrent que le nombre de navires présentant des anomalies en 2002 a baissé de sept pour cent (7 %) comparativement au pourcentage moyen des quatre dernières années. En outre, en 2002, le nombre de navires en détention a atteint un creux sans précédent avec seulement 49 navires, ce qui représente quatre pour cent (4 %) des navires inspectés. Le taux de détention qui était proche de douze pour cent (12 %) en 1998 est tombé à neuf virgule six pour cent (9,6 %) en 2000 et à sept virgule sept pour cent (7,7 %) en 2001. Transports Canada estime que cette tendance positive prouve que l'amélioration de l'ensemble de la qualité des navires qui font escale dans les ports canadiens est en grande partie attribuable au programme d'inspection du contrôle des navires par l'État du port.

La Sécurité maritime de Transports Canada souhaite une diminution constante des détentions pour en arriver, un jour, à une absence de détentions dans notre programme de contrôle des navires par l'État du port. Pour y parvenir, nous continuons de croire que toutes les parties intéressées par le transport, c'est-à-dire les armateurs, les exploitants, les États du pavillon, les sociétés de classification, les affréteurs, les expéditeurs, les propriétaires des marchandises, les assureurs et les banquiers, doivent travailler ensemble afin d'éliminer les opérations d'exploitation inférieures aux normes. Au cours de l'année à venir, Transports Canada continuera de porter ses efforts sur les navires qui ont de mauvaises fiches de sécurité et de privilégier la qualité des inspections plutôt que la quantité. Le Ministère appuie également la mise en place d'un système de récompense pour les navires en bon état et continuera de collaborer avec les membres du ME en vue d'instaurer un régime qui reconnaîtra la qualité des navires et leurs exploitants.

En 2003, la Direction générale suivra le développement de la sûreté maritime, organisera des séances de formation à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, continuera de travailler dans le cadre des ME de Paris et Tokyo, plaidera en faveur de l'échange de l'expertise régionale et aidera d'autres pays à mettre en œuvre efficacement des programmes de contrôle par l'État du port.

En poursuivant ses initiatives nationales et internationales, la Sécurité maritime de Transports Canada souhaite continuer à mener la longue bataille contre les navires inférieurs aux normes. L'engagement permanent des États du port, cependant, ne doit pas remplacer le travail qui doit être effectué par les administrations des États du pavillon. Néanmoins, jusqu'à ce que tous les États du pavillon aient démontré leur volonté d'agir de manière responsable envers les navires battant leur pavillon, le contrôle des navires par l'État du port demeure la seule défense qui rende les eaux du globe plus sûres et respectueuses de la vie, des biens et du milieu marin.

Pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port, vous pouvez consulter notre site Web : www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/Normes-Navires-et-Exploitations/Inspections/control-etat-port/menu.htm